

nosivost između 101 do 300 tona, iznosi 120 tona po grotlu.

Prema tome za ovaj teret od 237.520 kg stojnice broda iznose 1 dan, 15 sati i 36 minuta.

Kako je prema vremenskoj tablici od 13.VIII 1962. godine utvrđeno upotrijebljeno vrijeme iskrcaja od 3 dana, 4 sata i 0 minuta, a dopušteno vrijeme stojnica iznosi 1 dan, 15 sati i 36 minuta, odbija se da prekostojnice broda iznašaju 1 dan, 12 sati i 24 minuta".

N.P.

B/ Odluke stranih sudova i arbitraža

PRVOSTEPENI SUD ENGLJSKE

Pomorski odjel /Admiralty Division/

Presuda od 10.III 1965.

The "Acrux"

Privilegij na brodu - Engleski sud priznaje samo one privilegije na brodu koje poznaje englesko pravo - Talijanski privilegij tražbina socijalnog osiguranja pomoraca nije privilegij engleskog prava

Brođ "Acrux" bio je u Engleskoj izvrđnut sudskoj dražbi i prođan slobodan od stvarnopравnih tereta. Utržak od 66.000.- funti položen je u sud. "Cassa Nazionale della Previdenza Marinara" ustala je tužbom protiv sudskog pologa tražeći da joj budu isplaćeni dužni iznosi za socijalno osiguranje pomoraca na "Acruxu" u visini od £ 6.850.- i to kao privilegirana tražbina. Intervenijent "Banco di Sicilia", hipotekarni vjerovnik koji je interesiran da mu se hipoteka isplati u punom iznosu, tvrdio je da engleski sud nema jurisdikcije u konkretnom slučaju i da tražbina nije privilegirana.

Medju strankama je bilo neprijeporno da dug kao građanskopravni dug bivšeg brođovlasnika "Acruxa" socijalnom osiguranju postoji.

Sudac Hewson je najprije utvrdio da prema sl. /o/ Zakona o sudovanju od 1956. /Administration of Justice Act, 1956./ nema jurisdikcije in rem, jer se u toj zakonskoj odredbi pomorskom sudu daje nadle-

žnost za sve zahtjeve zapovjednika ili brodske posade za plaće i za takve tražbine koje su prema Merchant Shipping Actima od 1894. do 1954. izjednačene s plaćom, pa nalazi da tražbine socijalnog osiguranja za osiguranje pomoraca nisu s plaćama izjednačene. Za to bi bila potrebna posebna zakonska odredba koja nije ni za englesko osiguranje donesena. Nakon toga sudac prelazi na to da utvrdi da li se radi o privilegiju na brodu /"maritime lien"-u/, a obzirom na to što tužiteljica tvrdi da se radi o privilegiju iz čl. 552. Zak. o plovidbi, i da prema Zaključnom zapisniku Konvencije od 1926. postoji ovlaštenje za države ugovornice da daju privilegij javnom osiguranju za tražbine koje nastaju iz osiguranja brodskih posada. Sudac opširno citira iz presude Lord Justice-a Scotta u "The Tolten" /1946/ izreke u kojima se ističe kako treba u presudama uzeti u obzir "opće pravo mora" /"general law of the sea"/, ali se pozivom na precedent Ripon City /1897/ i Castrique v. Imrie /1869/ kao i na Dicey-a /5. izd./ vraća na to da samo takav privilegij koji je poznat i engleskom pravu može biti uspješno ostvaren pred engleskim sudovima. Prema tome, kako u engleskom pravu nema nikakvog privilegija na brodu koji bi bio analogan onome socijalnog osiguranja u talijanskom pravu, sudac smatra da ni s naslova privilegija ne može prihvatiti jurisdikciju in rem. To ne može ni na temelju toga što se u spomenutom Zakonu od 1956. govori o "teretu" /"charge"/ na brodu kao temelju jurisdikcije, jer se tu misli na terete analogne mortgage-u, a pod "other charge" razumijevaju se takvi tereti koji su analogni engleskim privilegijima /"maritime lien"/. U potvrdu svoga stajališta poziva se napose na "The Colorado" /1923/ u kojemu je Lord Justice Atkin izričito uputio na lex fori za privilegij. Prema tome je sudac odbacio tužbu, a tužitelji su si pridržali rok za žalbu na apelacioni sud.

/LLIR, 1965, 1, str. 565/

E.P.

Medjunarodni učinak privilegija

U konkretnom slučaju radilo se o privilegiju koji talijanski Zak. o plovidbi u čl. 552, t. 3. daje doprinosima za socijalno osiguranje pomoraca. Taj privilegij dopušta Zaključni zapisnik Konvencije o pomorskim privilegijima i hipotekama od 1926, koju je Italija ratificirala /1949/, a Engleska potpisala, ali ne i ratificirala. Prema tome Konvencija od 1926. nije obavezna u Engleskoj, jer u njoj nije uzakonjena. Stalna engleska judikatura kreće se u pravcu priznanja samo onih privilegija na brodu koji su u skladu s njenim privilegijima, pa je do toga zaključka došao i Lord Justice Scott /koji je i sam bio jedan od glavnih suradnika na izradi Konvencije od 1926, koju je u spomenutom slučaju "The Tolten" isticao kao dio općega

pomorskog prava/ jer je bio vezan shvaćanjima u precedentima "The Ripon City" i "The Colorado".

Zastupnik tužitelj je pokušao je obići te zapreke na taj način što je nastojao utvrditi da iako nema privilegija po engleskom shvaćanju, ipak ostaje mogućnost da se talijanski privilegij prihvati kao "teret" na brodu, ali sudac je to odbio nalazeći da se radi o "teretu" na brodu u smislu Zakona o sudovanju samo kad postoji teret sličan "mortgage"-u /dakle, dodajemo mi, npr. sudska hipoteka kontinentalnog prava/ ili "maritime lien"-u.

U ovom slučaju su ova pitanja riješena s gledišta sudbenosti, ali baš stoga i ova presuda i opet pokazuje na kako labilnoj bazi su sagradjeni privilegiji na brodu nacionalnog prava, ako se unifikacija ne provede u dovoljno širokim razmjerima. Istina je da je velik broj privilegija usvojen u svim zakonodavstvima svijeta, ali ostaju baš neki interesantni privilegiji kod kojih postoje razilaženja /kao npr. upravo kod socijalnog osiguranja, zatim kod popravaka broda s obzirom na samo postojanje privilegija, ili na osnovi čijeg djelovanja nastaje, i sl./. Naša pravna pravila /u § 9, st.1, t.1 in fine Uredbe o zak. sn. o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijima od 30.V 1939/ poznaju isti privilegij koji i talij. Zak. o plovidbi. I po našem i po talijanskom pravu ispravno je stajalište engleskog suda o tome da se tražbine socijalnog osiguranja ne mogu podvesti pod pojam plaća posade, jer taj zahtjev prema brođovlasniku ne može izravno istaći član posade, niti ga u postupku razdiobe kupovnine broda ostvariti.

Medjunarodni učinak privilegija zavisi u sadanjem stanju stvari, van kruga država ugovornica Konvencije od 1926, u većini zemalja od toga da li su privilegiji nacionalnog zakonodavstva identični ili bar slični privilegijima foruma. Kako engleski sudovi, a s njima i brojne druge judikature pa i teorije, stoje na stajalištu da ovršna javna dražba broda u jednoj zemlji ima učinak svagdje na svijetu, ovo pitanje je od velike važnosti, jer bi se moglo desiti da upravo raznoliki tretman privilegija kod foruma razdiobe kupovnine navode pojedina nacionalna zakonodavstva ili judikature na misao da su povrijedjena bitna načela postupka /engleski pojam "natural justice"/ u takvoj razdiobi kupovnine kod koje nisu poštovani privilegiji nacionalnog prava broda, pogotovo tamo gdje je ono u skladu s Konvencijom od 1926. Odatle i važnost rada na reviziji te Konvencije u svrhu njenog šireg prihvaćanja i u onim državama koje ju dosada nisu prihvatile /kao što je to slučaj i u Engleskoj/ a radi učvršćenja položaja svih stvarnopravnih /hipotekarnih i privilegiranih/ vjerovnika, napose putem osiguranja

učinka ovršne javne dražbe prema svima. To i sudac Hewson ističe na kraju svoga judikata kad kaže da žali što mu interno pravo Engleske ne dopušta da primi nadležnost u ovom slučaju, i da baš to pokazuje koliko je poželjno da se postignu i da se ratificiraju jasno izraženi međunarodni sporazumi u takvim materijama.

E.P.

PRVOSTEPENI SUD ŠKOTSKE

/Court of Session/

Presuda od 16.VI 1964.

APELACIONI SUD ŠKOTSKE

/Court of Session - Inner House/

Presuda od 23.III 1965.

Prijevoz stvari morem - Vlastita mana tereta - Stanje broda koje utječe na kvar tereta - Da li brodar mora dokazati još i odsutnost svoje nemarnosti kad dokaže da postoji izuzeti slučaj - Pojam vlastite mane tereta - Pažnja urednog broдача ne obuhvaća obvezu na izvršenje in concreto neracionalne činidbe - Ako se radi o neobičnom teretu koji zahtijeva posebnu pažnju, dužnost je krcatelja da od broдача traži poduzimanje posebnih mjera u svrhu očuvanja tereta

Radilo se o prijevozu tereta od 1200 sanduka usoljenih riba iz Glasgowa u Genovu na brodu "Maltasian". Teret je stigao na odredište oštećen od "crvenjenja" riba, pa su tužitelji /primaoci tereta po teretničiji/ ustali tužbom za naknadu štete od 8.180 funti, 3 s. i 11 d, koja se sastojala od 7.028 £, 6 s. i 10 d. štete na teretu, i 1.157 £, 0 s, 11 d. izdataka u vezi s utvrđenjem štete na teretu.

Tužitelji su tvrdili da tuženi nisu izvršili ugovor da teret izruče na odredištu u dobrom stanju u kakvom su ga primili, da su bili nemarni u slaganju i rukovanju teretom, napose da nisu teret zračili, i da ga nisu uredno odvojili.

Tuženi su tome nasuprot tvrdili da je do štete došlo uslijed vlastite mane tereta /pozivajući se na sl. /m/ t. 2, čl.IV Haških pravila/ i uslijed skrivene mane /po sl. /p/ t.2, čl.IV Haških pravila, odnosno odgovarajućih tačaka COGSA 1924/. Pri tome su se pozivali na to da su bakterije koje su prouzročile "crvenjenje" prešle od soli na ribu, da je solna rastopina bila neprikladna da spriječi širenje bakterija, i da uvjeti na brodu nisu bili u uzročnoj vezi sa štetom. Tvr-